А.А. БОРИСЮК

РЕКОРДЫ ИМПЕРИИ
ЭПОХА НИКОЛАЯ II

ФАКТЫ - ЦИФРЫ - ФОТОГРАФИИ

А.А. БОРИСЮК
РЕКОРДЫ ИМПЕРИИ ЭПОХА НИКОЛАЯ II



Борисюк Андрей Анатольевич
Историк, исследователь

Специалист по новейшей истории России. Родился 15 ноября 1989 в Москве. Женат. Сфера научных интересов: время правления Николая II, революции XX века, духовно-нравственный смысл исторического процесса, история политической борьбы.

В книге собраны новейшие данные о России времён последнего императора Николая II - факты, цифры, фотографии. Фактические показатели приводятся в сравнении с другими эпохами - от XIX столетия до наших дней. Транспорт и связь, промышленность, сельское хозяйство, образование, уровень жизни населения показаны в исторической перспективе.

На фоне более чем векового диапазона данных, рекорды Империи видны особенно ярко и наглядно. Столь же ярко видны негативные последствия революции.

Цифры приводятся в форме наглядных графиков и таблиц, сопровождаются цитатами современников, а цветные фотографии передают атмосферу эпохи. В приложении к этой книге разобраны основные советские мифы о мирной и военной жизни Империи, а также о революции и ее причинах.

Опорой этой книги послужили исторические документы в том числе проходившие ранее под грифом "совершенно секретно". В рамках книге вводятся в оборот новейшие данные. В этой книге вы откроете историю России в новом свете. Приведенные в книге сведения способствуют целостному взгляду на всю новейшую историю, способствуют связи эпох и поколений.

А.А. БОРИСЮК
РЕКОРДЫ ИМПЕРИИ ЭПОХА НИКОЛАЯ II

А. А. БОРИСЮК

РЕКОРДЫ
ИМПЕРИИ
ЭПОХА НИКОЛАЯ II

Ознакомительный фрагмент второго издания

Москва
2020



ВЕЛИКАЯ ЭПОХА ВЕЛИКОЙ СТРАНЫ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Ночь с 22 на 23 февраля 1917 года. Царский поезд мчится сквозь бескрайние заснеженные просторы из Петрограда в Ставку верховного главнокомандующего в Могилёв. Снег. Вьюга. Метель. Последние дни существования Империи. Сама природа как будто предрекает наступление великой бури. Эта поездка станет для Императора последней перед свержением. Но пока… Империя ещё живёт. Живёт великая страна-цивилизация. Солнце славы над ней не зашло. Она сильна своим оружием, промышленностью, бескрайними плодородными полями. К границам движутся тяжёлые военные эшелоны, Русская армия держит фронт, успешно подавляя вражескую агрессию в Первой мировой войне. В тылу строятся новые заводы, дороги, школы, больницы. Несмотря на все тяготы военного времени, страна держится достойно. Враг, напавший на нашу Родину в 1914 году, уже терпит основные потери, Россия обладает перевесом в живой силе и вооружениях на линии фронта и готовится к величайшей победе. Вступает в строй новейшая боевая техника: авиация, бронированные автомобили, подводные лодки. С союзниками согласовываются крупные территориальные приобретения. По итогам разгрома агрессора Россия должна была получить Восточную Пруссию, Галицию, Константинополь, контроль над проливами Босфор и Дарданеллы. Империя движется к максимальному величию за всю её историю, но, по словам У. Черчилля, «держа победу уже в руках, она пала на землю заживо, как древний Ирод, пожираемая червями».

2 марта 1917 года законная власть в России будет свержена. Падёт великая держава. Изменится весь мир. Для России начнётся период тяжёлых испытаний, а Запад воспользуется былыми победами России для своего укрепления. По итогам разгрома Германии мировое влияние достаётся главным образом США. Эта страна включается в войну на заключительном этапе, но получает максимум — в мире складывается Версальско-Вашингтонская геополитическая система, хотя место Вашингтона в этой системе должен был занять Петроград. Вместо великой победы нашей стране достанутся голод, репрессии, разруха и тотальная ложь. Триумф украден. Законный Император убит вместе со всей семьёй. На Россию опустится туман смут. Причины произошедшего в должной мере не изучены до сих пор. Характер и масштаб изменений — также.

В интересах оправдания революции советскими пропагандистами формируются десятки мифов о Российской Империи как тёмном царстве разрухи. Из-под ног народа выбивается исторический фундамент. Борьба с собственным прошлым доходит до ужасающих масштабов. Уничтожаются даже братские могилы павших за отечество солдат (так, в 30-е годы в Москве было уничтожено братское кладбище около современного метро «Сокол»). Память о прошлом действительно на время начинает меркнуть в сознании людей.

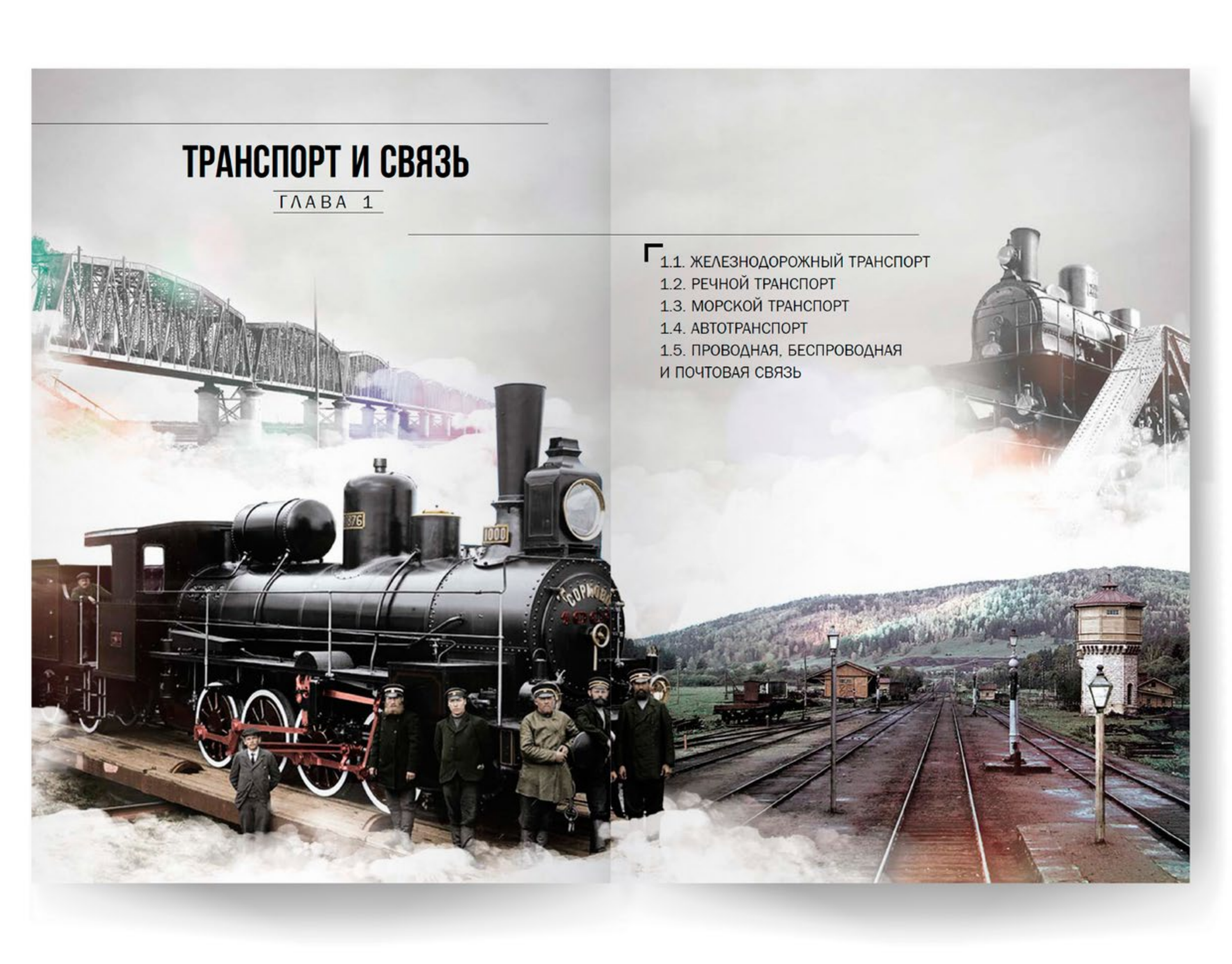
Русский писатель Иван Бунин предполагал: «Наши дети, внуки не будут в состоянии даже представить себе ту Россию, в которой мы когда-то (то есть вчера) жили, которую мы не ценили, не понимали, — всю эту мощь, сложность, богатство, счастье…».

В 1917 году страна погрузилась в эпоху смут. Но туман рассеивается. Сегодня, спустя сто лет после трагических событий, документы становятся доступны, появляется возможность для изучения и сравнения исторических данных. Мифы уступают место фактам. Этот процесс пока только набирает силу, но уже сейчас новые данные не оставляют и камня на камне от мифа

о «дремучей и тёмной» Российской Империи. Всё более очевидным становится тот факт, что революция была негативным явлением, тяжелейшей и даже катастрофической ошибкой.

Эпоха Николая II — это бесценный опыт быстрого промышленного развития без насилия и репрессий, опыт укрепления сельского хозяйства, опыт рекордов в области социальной политики. Если обратиться к эпохе Николая II, наглядно виден облик исторической России как страны высоких ценностей и высоких технологий. В этом состоят особый колорит и сила русской цивилизации. Россия, где доминирующими ценностями были Вера, Родина и Семья, показывает себя успешной и в технологическом плане. Историческая Россия — это индустриализация и строительство храмов, это электрификация и основание монастырей, это гениальные инженеры и святые подвижники, это вера, наука, культура и искусство. Эпоха Николая II — это маяк, который показывает саму суть исторической России, итоги её многовекового пути перед эпохой тяжёлых испытаний.

Сравнение векторов развития страны в исторической перспективе позволяет увидеть тот вред, который принесла революция. Сейчас, когда с момента роковых событий 1917 года прошло более ста лет, изменения, вызванные революцией, видны особенно чётко. На фоне этого исторического контекста столь же чётко видны мощь и слава Российской Империи.



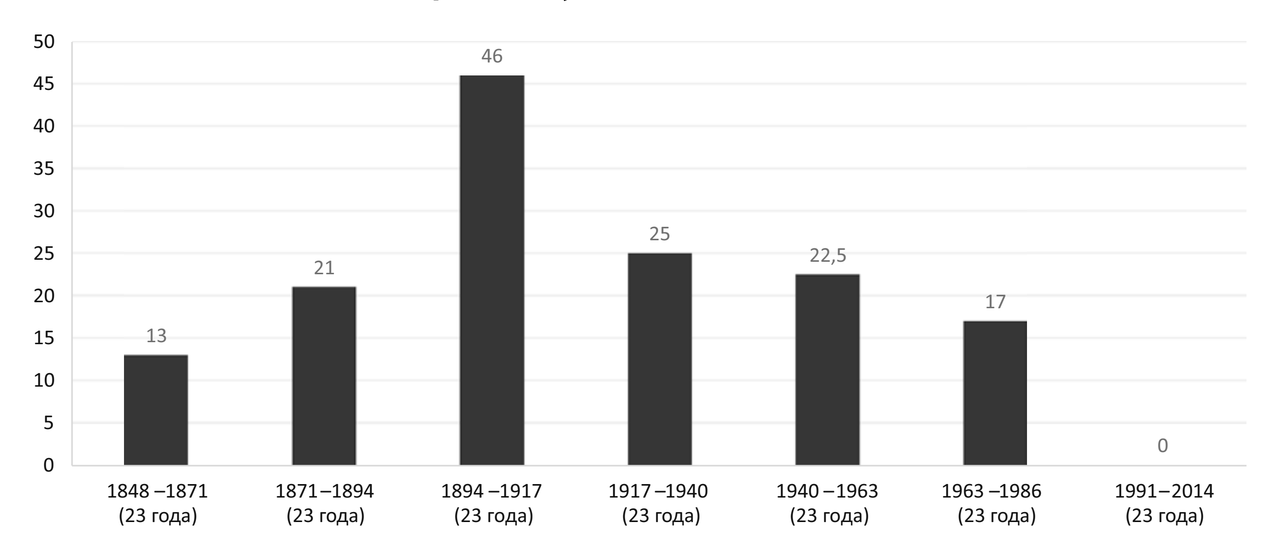
ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

ГЛАВА 1

Железнодорожная сеть — фундамент индустриального развития государства. Железные дороги играют ключевую роль в промышленном товарообороте и незаменимы для обеспечения предприятий топливом и сырьём.

При Николае II построено более 46 тыс. км железных дорог общего пользования, что превышает протяжённость планеты по экватору и является абсолютным рекордом за всю историю России.

Прирост протяжённости ж/д общего пользования в Российской Империи (без учёта Финляндии) / СССР / РФ (тыс. км)[1]



На дорогах строятся вторые, третьи и четвёртые пути[2]. Процент многоколейных участков возрастает. После революции рост этого показателя замедляется:

Многоколейные участки ж/д общего пользования в РИ (без учёта Финляндии) / СССР (% от общей протяжённости)[3]

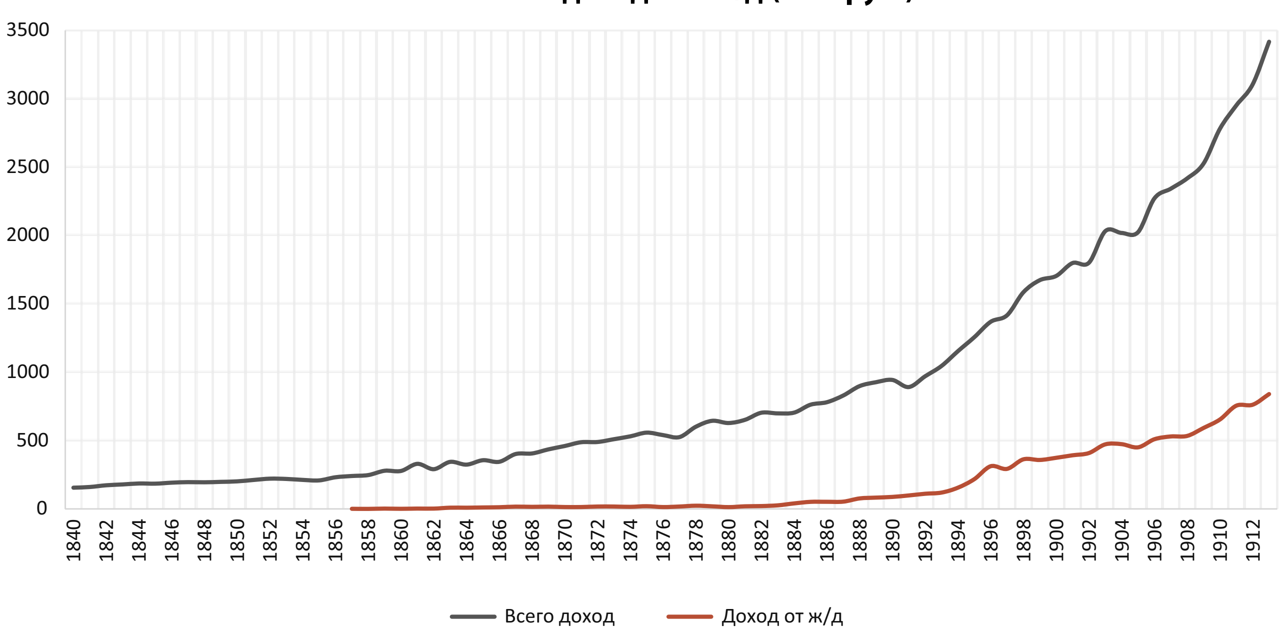
- 1894 — 22,5%
- 1914 — 28,4%
- 1940 — 26,9%
- 1970 — 28,6%

Рекордные темпы строительства железных дорог в годы правления императора Николая II обеспечивались мощным государственным финансированием. В первое же пятилетие его правления (1895–1899) расходы на развитие ж/д системы были повышены в 3 раза[4]. Общие расходы на транспорт поднимаются с 10 до 30% от всех расходов государственного бюджета[5]. Развитие транспорта становится ключевым приоритетом Империи.

Вложение рекордного объёма государственных средств в железные дороги — характерная черта экономики России в эпоху Николая II. Это вложение приносит быструю отдачу. Железные дороги активируют торговлю и промышленность, сами являясь выгодными для бюджета. (В 1914 году расходы на эксплуатацию и обслуживание ж/д составляют 652,7 млн руб.,

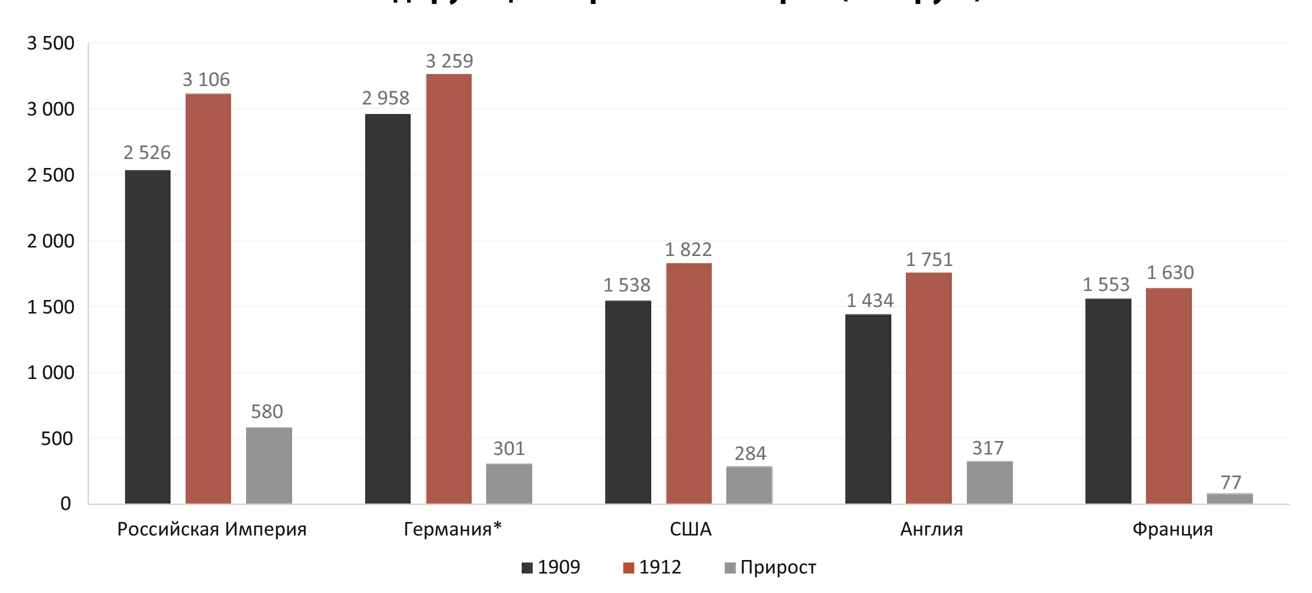
при доходах 733,4 млн руб.)[6]. Железные дороги становятся двигателем развития экономики — основой русского экономического чуда начала XX века. В течение всего времени правления Николая II железные дороги являются ключевой статьёй доходов стремительно растущего государственного бюджета:





По объёму бюджетных доходов Императорская Россия опережает США, Англию, Францию и конкурирует только с Германией, показывая самые высокие в мире темпы роста.

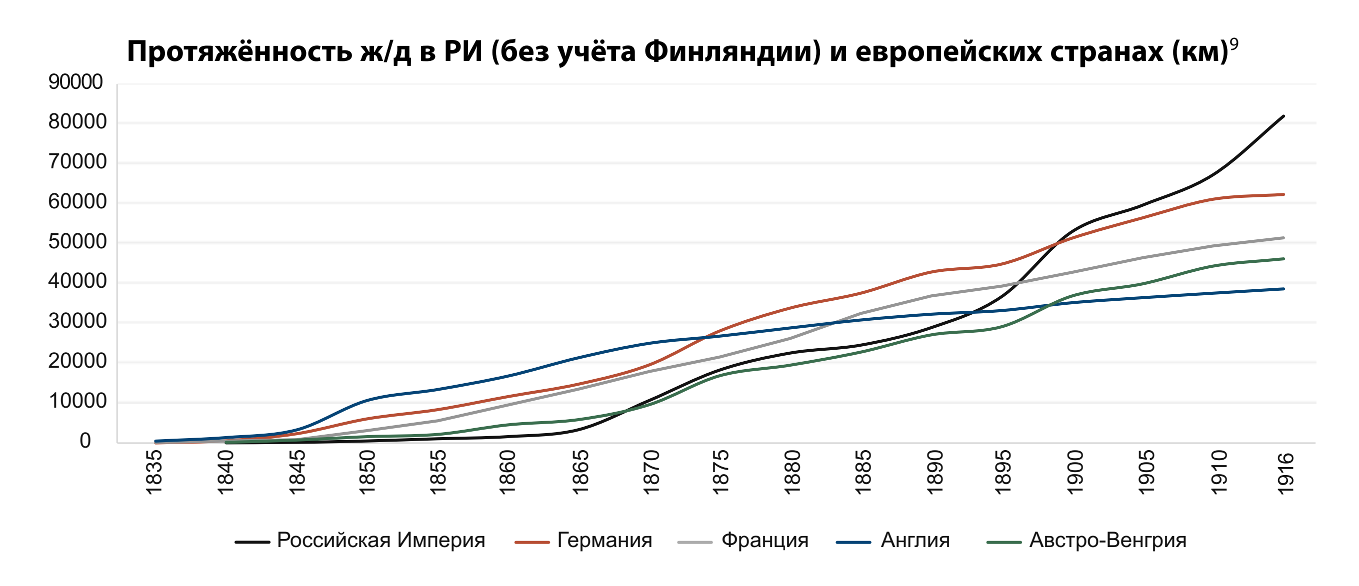
Доходы госбюджета Российской Империи, США и лидирующих европейских стран (млн руб.)[8]



** Учтён общий бюджет Германского рейха + самостоятельный бюджет Пруссии.*

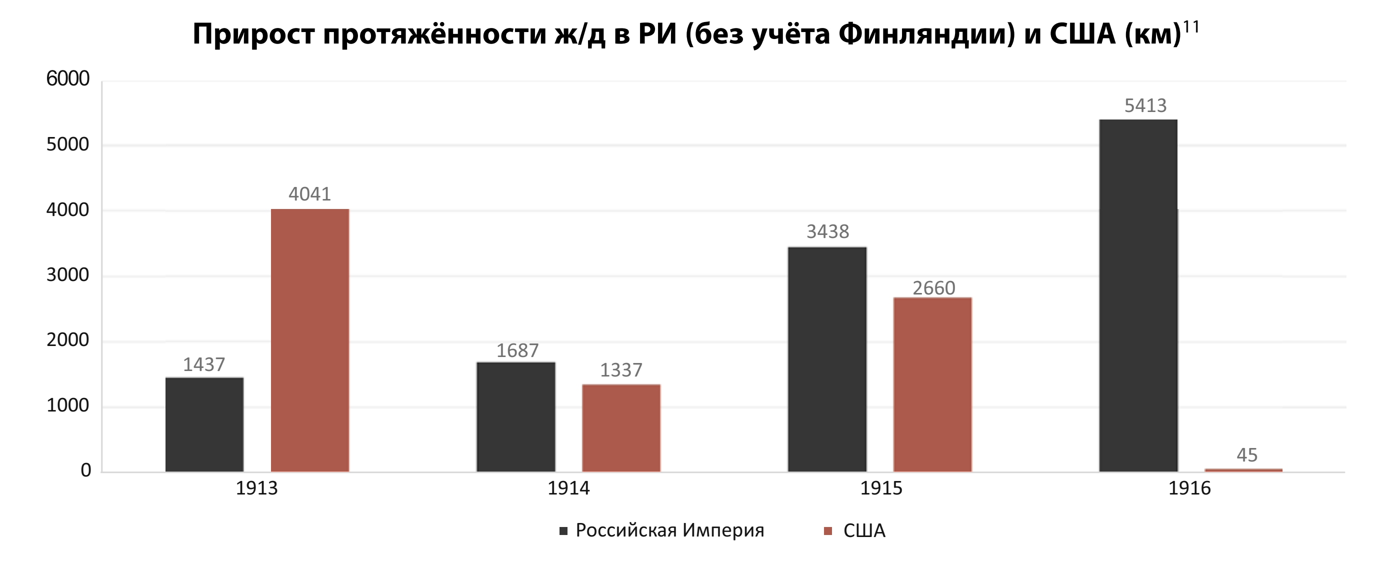
В сравнении с европейскими странами строительство ж/д в Российской Империи в XIX веке запускается медленнее, но впоследствии — к началу XX века — выходит на более высокие темпы.

Протяжённость ж/д в РИ (без учёта Финляндии) и европейских странах (км)[9]



По протяжённости ж/д Россия к 1916 году уступает только США (402 тыс. км)[10]. Но дороги России и США серьёзно отличаются: в России ж/д принадлежат в основном государству и строятся там, где это целесообразно в государственных интересах. В США дороги частные и строятся там, где это необходимо ради личной прибыли владельцев. В результате в США строится множество дублирующих дорог, которые впоследствии забрасываются. К 1916 году протяжённость дорог в США достигает максимальных значений. Рост останавливается. В России рост только набирает обороты.

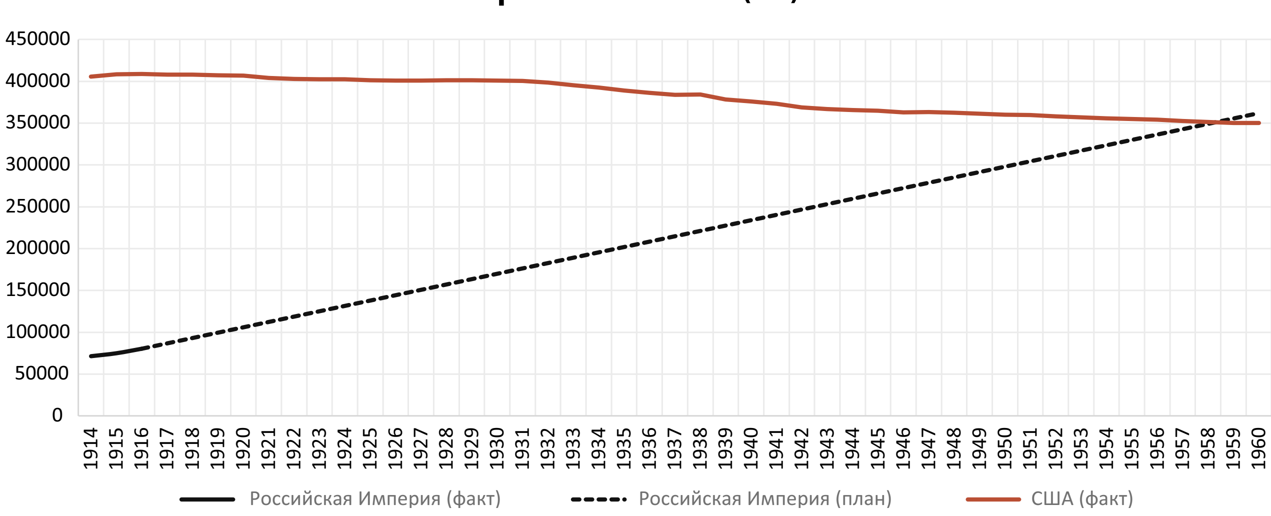
Прирост протяжённости ж/д в РИ (без учёта Финляндии) и США (км)[11]



В 1916 году Россия достигает рекорда: за год вводится в строй 5,4 тыс. км ж/д[12]. В этом же году Совет Министров утверждает программу, подразумевающую ещё более форсированные темпы строительства — свыше 6 тыс. вёрст (6,4 тыс. км) новых ж/д ежегодно[13].

Темпы развития, предусмотренные планом, обеспечивали сближение с показателями США к середине XX века.

Прогноз роста протяжённости ж/д в РИ (без учёта Финляндии) в сравнении с США (км)[14]



Норматив в 6 тыс. вёрст рассматривался как минимальная планка для дальнейшего развития. Сложившаяся ситуация наглядно иллюстрируется в одном из выступлений председателя Межведомственного совещания по железнодорожному строительству Н. Борисова в 1916 году:

«Нельзя забывать, что шесть тысяч вёрст ежегодного строительства, которое намечено, — это капля в море, это тот минимум, который необходим, чтобы удовлетворить элементарные потребности культурной жизни нашей страны. <…> Только для того, чтобы не задержать уже существующего роста нашей торговли и промышленности, нужно сооружать не менее шести тысяч вёрст железных дорог ежегодно»[15].

Советские «вожди» к нормативам плана даже не приблизятся, тем самым блокируя перспективы промышленного развития, имевшие место в Империи. Всего за одно пятилетие страна должна была получить более 30 тыс. км новых ж/д общего пользования. При советской власти с 1917 по 1940 год (23 года, включающие довоенную сталинскую индустриализацию) прирост составил лишь 25 тыс. км (см. стр. 11).

Радикальное увеличение темпов дорожного строительства требовало расширения производственной базы, в том числе создания новых металлургических заводов. В Российской Империи их планируется строить на юге, в районе нижнего течения Волги, на Урале и на Алтае. Средства на создание первого завода в рамках новой программы были заложены уже в проект госбюджета 1917 года[16].

Уже в первое пятилетие плана были намечены к постройке: Южно-Сибирская магистраль, Заволжская магистраль, разветвлённая сеть дорог на Алтае и в Центральной Сибири, трасса Котлас–Обь, напрямую соединяющая север Европейской части России с Сибирью, магистраль вдоль Черноморского побережья Кавказа, соединяющая Керчь и Турцию, и другие дороги[17]. В 1917 году законная власть была свержена. Выполнение плана сорвано.

Развитие сети железных дорог общего пользования до и после революции выражается в следующих значениях:

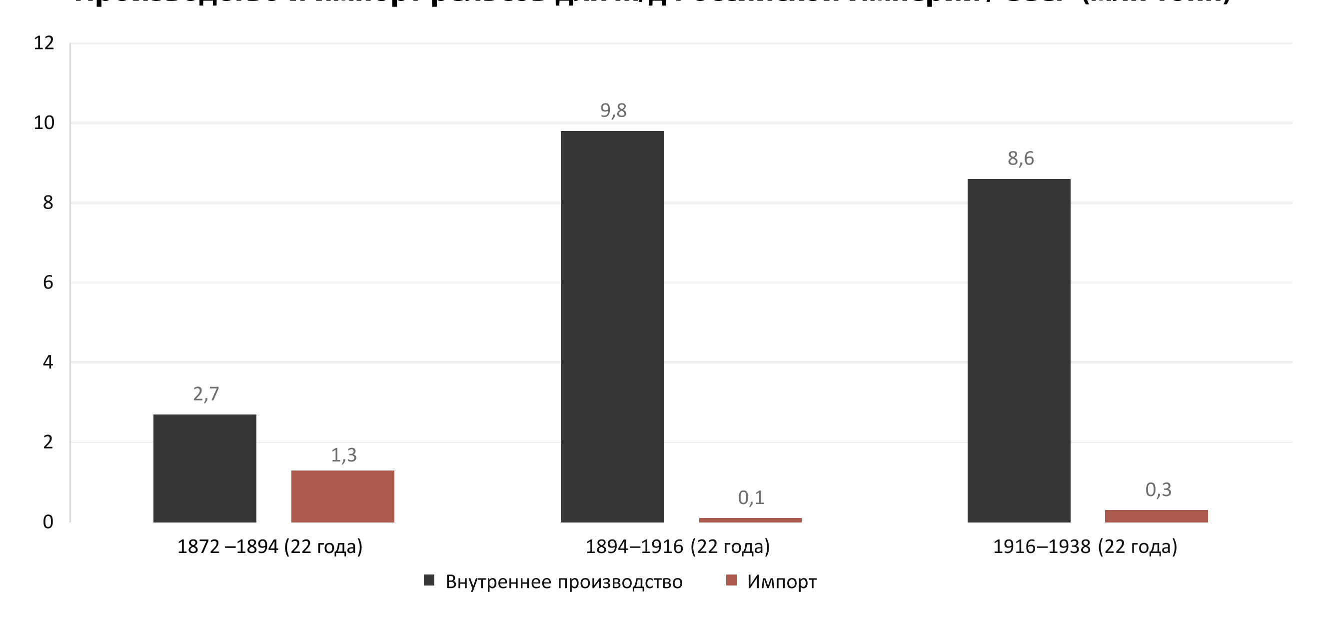
Сведения о сети ж/д общего пользования РИ (без учёта Финляндии) / СССР[18]

	1872	1894	1914	1917	1940	1970
1-е пути (тыс. км)	18,8	34,7	71,4	81,2	106,1	135,2
2-е пути (тыс. км)	1,7	7,8	20,3	н/д**	28,5	38,6
Локомотивы (тыс.)	2,9	7,7	20,1*	21,1	26,1	н/д
Груз. вагоны (тыс.)	57,1	167,9	483,4 *	570,1	714,9	н/д
Пасс. вагоны (тыс.)	4,5	8,6	27,3 *	н/д	н/д	н/д

** 1913 год. ** В 1915–1917 годах построено не менее 1,2 тыс. км, но подробнее нет данных.*

Данные о протяжённости вторых путей и численности подвижного состава в 1940 году в советских сборниках пропускали. Тем не менее их удалось обнаружить в Российском государственном архиве экономики[19]. Они публикуются впервые. На основании этих сведений наглядно видно, что революция приводит к сокращению темпов развития ж/д системы общего пользования по всем направлениям. При Николае II общая протяжённость ж/д возрастает более чем в 2 раза, протяжённость вторых путей, а также число локомотивов и вагонов — в 3 раза. В Советском Союзе за равные периоды времени прирост заметно меньше (как в абсолютных, так и в относительных значениях). Кроме дорог общего пользования (основы ж/д системы) существуют вспомогательные дороги необщего пользования: служебные ветви, подъездные пути предприятий. Сколько их точно было к 1917 году, неизвестно, но на строительство любых ж/д нужны рельсы, а их при Николае II было сделано больше, чем за равный период времени после него.

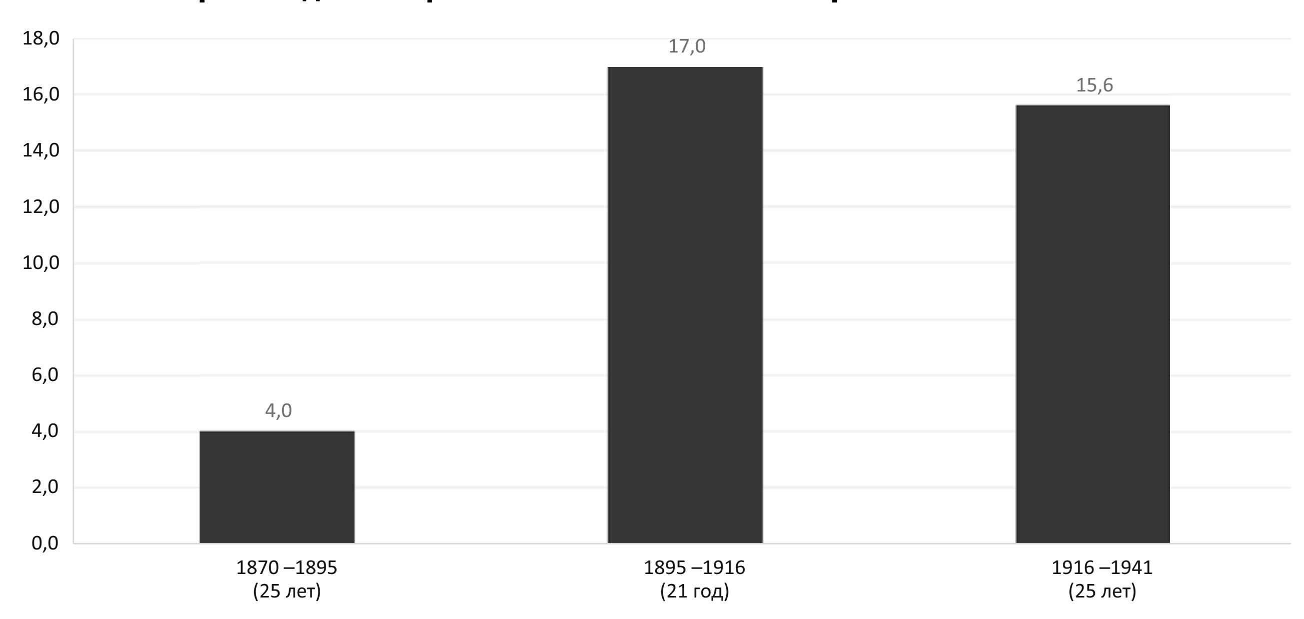
Производство и импорт рельсов для ж/д Российской Империи / СССР (млн тонн)[20]



После революции объёмы производства рельсов внутри страны сокращаются, повышается импорт, но не в таком масштабе, чтобы он заметно скрасил падение.

Похожая картина наблюдается и в снабжении ж/д локомотивами. При Николае II их производство многократно возрастает (в 4 раза), после революции — сокращается.

Производство паровозов в Российской Империи / СССР (тыс. шт.)[21]



Внутреннее производство дополняется импортом. Точно установить фактическое поступление паровозов из-за границы в физических единицах проблематично, но известно, что с 1901 по 1913 год их было закуплено на 6,5 млн руб. Внутреннее производство — 399,1 млн руб. (доля импорта — менее 2%)[22]. Наиболее масштабные поставки зарубежных паровозов в начале XX века происходят в годы войны (около 400 единиц до конца 1916 года)[23], но собственное производство остаётся доминирующим. После революции импорт возрастает — с 1918 по 1938 год за границей было закуплено не менее 1 500 паровозов (около 10% от всех поступивших на дороги)[24]. Тем не менее и в Империи, и в СССР импорт играет лишь вспомогательную роль. Основа — внутреннее производство.

Рост выпуска локомотивов в эпоху последнего русского Императора обеспечивался созданием мощной производственной базы — основаны Луганский и Харьковский заводы. Выпуск паровозов разворачивается на Сормовском, Николаевском, Краматорском заводах. В начале 1917 года в Российской Империи внедряется система обеспечения заводов пятилетними планами[25] — заводы получают долгосрочные заказы, что способствует стабилизации загруженности и более эффективному использованию производственных мощностей. В 1894–1917 годах средний ежегодный выпуск паровозов всеми заводами составлял 773 единицы в год, хотя созданные при Николае II мощности обеспечивали возможность выпуска не менее 1,3 тыс. паровозов в год[26]. Согласно плану 1918–1922 годов, уже к 1918 году заводы получают загруженность в соответствии со своей мощностью, с 1919 года предполагаются дальнейшее развитие существующих предприятий и подключение новых — под пятилетнюю программу 1918–1922 годов формируются паровозостроительные заводы в Донецке и в городе Кулебаки (Нижегородская губерния). К 1922 году ежегодный выпуск локомотивов планируется довести до 2,4 тыс. единиц в год[27]. Революция срывает эти планы. К нормативам имперского плана 1918–1922 годов СССР никогда не приблизится и наполовину.

Продолжение раздела «1.1. Железнодорожный транспорт»
смотрите в полной печатной версии.

Паровоз серии А. Производство начато в 1892 году.
1900-е годы

Паровоз серии Ов. Производство начато в 1901 году.
1900-е годы

Паровоз серии С. Производство начато в 1910 году.
1910-е годы

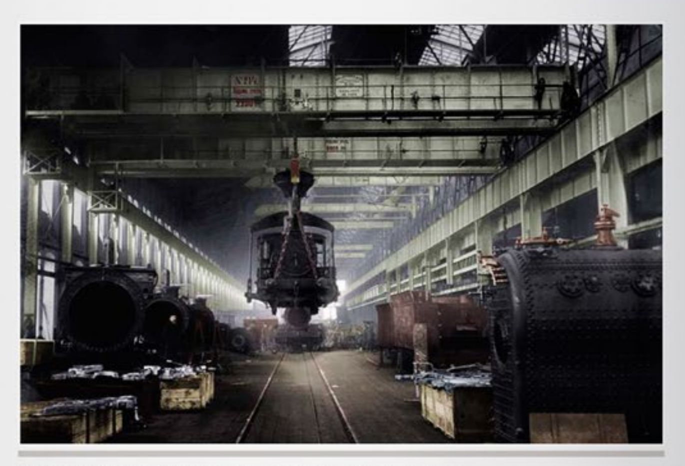
Паровоз серии Л. Производство начато в 1914 году.
1910-е годы

Больше фото к разделу «1.1. Железнодорожный транспорт»
смотрите в полной печатной версии.

БОЛЬШЕ ФАКТОВ, БОЛЬШЕ РАЗДЕЛОВ, БОЛЬШЕ ФОТО
В ПОЛНОЙ ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ




ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
ГЛАВА 2
2.1. УГОЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
2.2. МЕТАЛЛУРГИЯ
2.3. МАШИНОСТРОЕНИЕ
2.4. ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКА
2.5. ПРОИЗВОДСТВО СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ
2.6. НЕФТЯНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ



Сормовский машиностроительный завод. Производство паровозов.
1906 год



Сормовский машиностроительный завод. Электропневматическая станция.
1915 год



Путиловский завод. Производство паровозов.
1910-е годы



Коломенский машиностроительный завод. Производство дорожных катков.
1910-е годы



СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

ГЛАВА 3



Приамурский край. Сельскохозяйственная выставка.
1913 год



Самарская губерния. Сельскохозяйственная опытная станция. Первые трактора.
1916 год



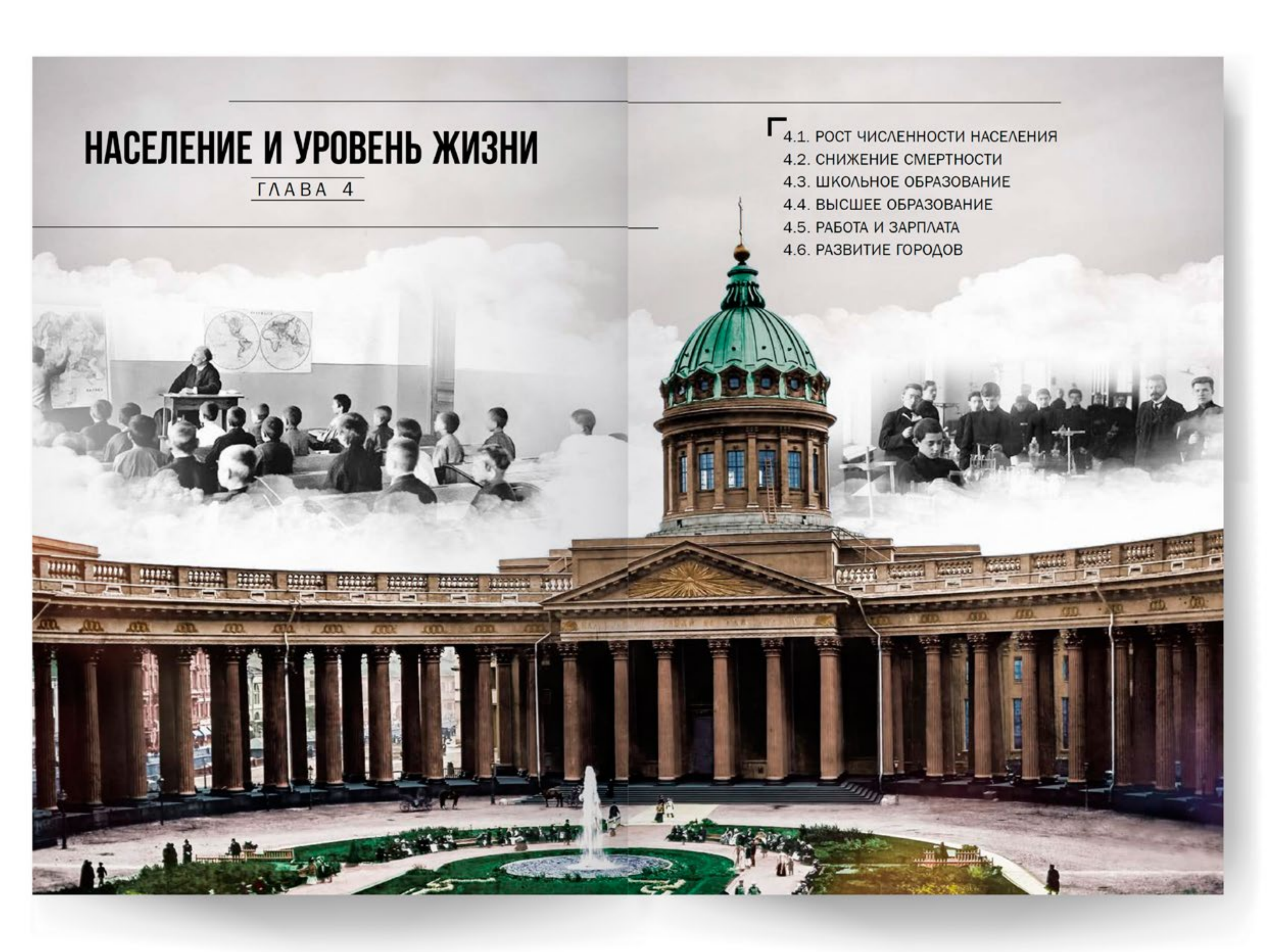
Харьковская губерния. Паровая молотилка.
1910-е годы

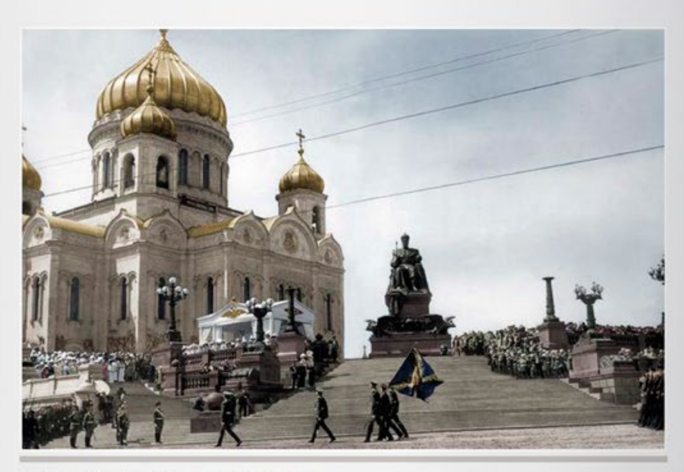


Самарская губерния. Сельскохозяйственная опытная станция. Первые трактора.
1916 год.

НАСЕЛЕНИЕ И УРОВЕНЬ ЖИЗНИ

ГЛАВА 4





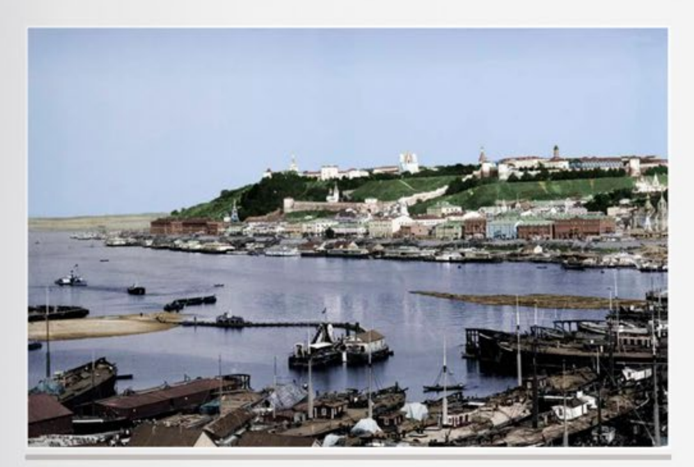
Москва. Открытие памятника Александру III.
1912 год



Москва. Театральная площадь.
1913 год



Москва. Вид на Тверской бульвар с аэростата.
1900-е годы



Нижний Новгород. Вид нагорной части города.
1900-е годы

ВООРУЖЁННЫЕ СИЛЫ

ГЛАВА 5





76-мм зенитное орудие образца 1915 года на шасси «Руссо-Балт Тип Т».
1914–1917 годы



Полугусеничный «Руссо-Балт» санитарной колонны.
1916 год



1-я автопулемётная рота. Бронеавтомобили «Руссо-Балт тип С».
1914 год



1-я автопулемётная рота. Бронеавтомобиль «Маннесманн-Мулаг».
1914 год

БОЛЬШЕ ФАКТОВ, БОЛЬШЕ РАЗДЕЛОВ, БОЛЬШЕ ФОТО
В ПОЛНОЙ ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ

